

Cámara de Representantes

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 115 de 2015

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

EMPRESAS DE TRANSPORTE REGULAR DE PASAJEROS
DEL INTERIOR DEL PAÍS

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 16 de junio de 2015

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Felipe Carballo.

Miembros: Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola, Néstor Otero y Martín Tierno.

Asiste: Señor Representante Carlos Reutor.

Invitados: Por la Empresa Copay, señor Álvaro del Pino (Presidente), Javier Polero (Vicepresidente) y Patricia Chavez (Secretaria).

Por la Empresa ASTRAPIN, señor Leonardo Velluti.

Por la Empresa SIERRATOUR, señor Daniel Ruiz.

Por la Empresa COSU SRL, señor Hugo Taroco.

Secretaria: Señora Myriam Lima.

Prosecretaria: Señora Viviana Calcagno.

═══II═══

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir a una delegación de representantes de empresas de transporte del interior del país integrada por el señor Álvaro del Pino, presidente de Copay; el señor Javier Polero, vicepresidente de Copay; la señora Patricia Chávez, secretaria de la mencionada empresa; el señor Leonardo Velluti, representante de Astrapin; el señor Daniel Ruiz; representante de Sierra Tour, y el señor Hugo Taroco, representante de COSU SRL. Ustedes han solicitado ser recibidos a los efectos de plantear vuestra visión con respecto al Decreto Nº 397, relativo a los boletos estudiantiles gratuitos.

SEÑOR DEL PINO (Álvaro).- Como todos sabemos, actualmente se está trasladando gratuitamente a los estudiantes de hasta 20 años en todo el país. En el interior las empresas prestadoras del servicio recibimos el 50% del valor del boleto del departamento. En el momento en que se amplió la faja de edad, que antes llegaba a los 18 años, comenzamos a vernos perjudicados. Hoy estamos perdiendo boletos de los que antes se pagaba el 100% y hoy el 50%.

Puedo dejar una gráfica de los boletos que se venden en Paysandú. De 800 estudiantes que llevábamos con 50 viajes mensuales hoy pasamos a 2.500 con 50 viajes mensuales. Hemos perdido boletos de plataforma y sabemos que aquí en Montevideo ocurre lo contrario, ya que el boleto estudiantil está subsidiado en el 100%. Sabemos que eso es así porque nos lo han informado las empresas que se encargan del transporte urbano en Montevideo. Esto es fruto de un convenio que hizo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con la Intendencia de Montevideo pero el dinero no sale de ella sino de Rentas Generales; la Intendencia colabora con algo pero la mayor parte del flujo que hoy se destina al subsidio del boleto estudiantil sale del Ministerio de Economía y Finanzas.

Nosotros trajimos una carpeta con material informativo que queremos dejarles. En ella figura todo el trabajo que hemos hecho ya que venimos planteando este reclamo desde agosto de 2013. Si bien la gente de Astrapin es la que nuclea un mayor número de empresas nosotros no estamos afiliados a ella sino que integramos otro sector de empresas permisarias de transporte colectivo urbano y suburbano. Querríamos saber qué posibilidades existen de atender este reclamo que consideramos justo ya que el dinero sale de Rentas Generales, es decir qué posibilidades hay de que nosotros también podamos estar cubiertos con el 100% del costo del boleto estudiantil. Las empresas del interior han venido decayendo en el flujo de pasajes por el incremento de las motos y las facilidades que se brindan para la compra de autos. En el caso de Paysandú hemos hecho un esfuerzo bastante importante ya que tal vez somos una de las pocas cooperativas que todavía sigue siendo fiel a las leyes del cooperativismo. Nosotros somos obreros que hoy estamos a cargo de la empresa y hemos hecho un enorme esfuerzo para renovar toda la flota. Desde el año 2013 tenemos unidades cero kilómetro trabajando en la ciudad, luego de tener ómnibus con casi cuarenta y dos años trabajando. Ahora enfrentamos esta problemática ya que cada vez estamos llevando más estudiantes y poniendo refuerzos en horas pico para que puedan cumplir con el horario.

En el interior no ocurre lo mismo que en la capital, ya que allí se da lo que las empresas de transporte mundialmente llaman el efecto camello. Nosotros tenemos el mayor flujo de pasajeros entre las 6 y las 8 de la mañana, entre las 12 y las 14 horas y entre las 17 y las 19 horas; en el medio de la mañana el flujo baja enormemente. En ese flujo están los estudiantes y los escolares que desde la época de la dictadura son trasladados gratuitamente. Si bien hay empresas que cobran a los escolares en los ómnibus urbanos viajan gratis. Por otra parte, debemos considerar a los estudiantes que

cada vez son más. Esta es la realidad que tenemos en Paysandú y que atraviesan las empresas que están al norte del Río Negro. Las dos empresas que se encargaban del servicio urbano en Rivera, ENDO y Boreal, quebraron y quedaron con deudas bastante importantes por lo que se embargaron los bienes de los dueños. A la vez, hay problemas que el compañero Velluti va a informar en empresas de Colonia y en otras asociadas a Astrapin.

SEÑOR VELLUTI (Leonardo).- Represento a Astrapin que es la asociación de empresas de transporte de pasajeros del interior. Tal como decía Álvaro Del Pino esta es la situación que se ha dado en las empresas nucleadas en Astrapin, que fundamentalmente son departamentales, urbanas, o con líneas interdepartamentales pero que no llegan a Montevideo. Todas las empresas nos han comunicado que en la línea regular hoy en día están trabajando a pérdida. Algunas empresas han debido entregar la línea, lo que sucedió en Rivera y en Paysandú. Según los datos que tenemos se ha perdido casi un 30% de los boletos de los que se paga el 100% y ha aumentado el abono gratuito, pero el importe que se abona por ese servicio no llega a cubrir los costos de transportarlo.

Nuestras empresas en el interior hacen una función casi social porque nuestros ómnibus se ocupan fundamentalmente por estudiantes con abono gratuito, docentes, maestros, policías, ediles departamentales, funcionarios de la Intendencia. Esos son boletos con grandes descuentos, de más del 50%, o gratuitos. Todo esto hace que las empresas no sean rentables.

Nosotros solicitamos que se estudie el caso de los estudiantes con abono gratuito para tener un mayor subsidio. Consideramos que lo justo sería que el subsidio fuera del 100%, ya que para nosotros implica el mismo costo llevar un pasajero que abone el 100%, un estudiante con abono gratuito, o un escolar. También sabemos que las empresas urbanas de Montevideo reciben el 100%, por lo que el tratamiento nos parece injusto y desigual en la capital y en el interior.

SEÑOR DEL PINO (Álvaro).- Nosotros sabemos que el IPC se mide solamente con datos de Montevideo; el interior no existe cuando se habla de la incidencia del boleto en la canasta familiar. Tal vez esa pueda ser una de las condiciones ya que el interior no es tenido en cuenta.

Otro aspecto que comprobamos en el interior es la cantidad de pases libres de minusválidos que existen. En Paysandú tenemos 150 pases libres de minusválidos que solventamos nosotros. Cuando planteamos este tema al señor Felipe Martín en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos dijo que esto no debe ser así y que no tenemos por qué llevar a nadie gratis. Sin embargo, no hemos podido solucionar el tema.

Por otra parte, como ustedes saben, si el boleto urbano no fuera subsidiado no podría existir en ninguna parte del mundo; tiene que ser subsidiado inclusive para redundar en beneficio del tránsito y la movilidad y para generar un menor consumo de combustible.

Nosotros sabemos que el boleto está retraído en todo el país, inclusive en Montevideo. Tal como lo podrán comprobar en el informe que presentamos, las empresas de Montevideo, además de tener un subsidio por el boleto estudiantil, también están subsidiadas en el costo por kilómetro. Este en el interior es exactamente el mismo que en Montevideo. Hoy estamos pagando un sueldo determinado por el Consejo de Salarios y pagamos lo mismo por gasoil, por cubiertas y por repuestos, que se cobran en dólares. Nosotros también comprobamos que el boleto se ha retraído en el interior. Si aplicamos una paramétrica para el caso de Paysandú comprobamos que el boleto -inclusive con el

fideicomiso del gasoil- tendría que estar en $ 24 y está en $ 18. Todos sabemos que si se aplica la paramétrica -eso es algo que escuchado en alguna información y que hemos hablado con los colegas del servicio urbano- el boleto debería costar $ 34, y no $ 24, que es el precio actual. De todos modos, las empresas de Montevideo pudieron conseguir un subsidio -que sale de Rentas Generales- para el costo del kilómetro.

En realidad, los transportistas del interior lo único que reclamamos es el boleto estudiantil; después, cuando se instalen los gobiernos departamentales, veremos si podemos conseguir otro subsidio, pero a nivel de las Intendencias; lo que queremos es que se encarguen de buscar la manera de gestionar o aplicar una política de transporte como la que actualmente hay en Montevideo.

SEÑOR DEL PINO (Álvaro).- Solo quería hacer referencia a una inquietud que deben tener varias empresas del interior, no solo la nuestra, ya que los problemas no solo los tenemos con las líneas urbanas, sino también con las departamentales.

Por ejemplo, la línea que va a Villa Rosario, que tiene dos turnos por día, hace 190 o 200 kilómetros en cada uno y traslada a 40 o 50 chicos totalmente gratis, ya que si cobra cinco o seis boletos por día, es mucho. A todo eso hay que agregar que la ruta que llega a Villa Rosario está en un estado crítico, por lo que cualquier empresa que ponga una unidad a hacer diariamente ese kilometraje, en cinco o seis años tendrá que reponerla. Por supuesto, no vine aquí a quejarme de la ruta; lo que quiero decir es que ese es otro problema que se suma a los demás. Por todo ello va a llegar un momento en que no vamos a poder atender a esos 40 o 50 chicos, ya sea por el estado de la unidad o por el tema del boleto, que es lo que más nos interesa.

Por otro lado, concurrimos a una reunión en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas debido a que recibimos con más de tres meses de atraso el pago que el Ministerio envía a la Intendencia de Lavalleja, que es un problema que no tienen los demás colegas.

Por lo tanto, hay varias cosas a tener en cuenta. Sin duda, el interior no está equiparado con la capital, no viceversa. Además, las distintas Intendencias no reciben el mismo comportamiento en cuanto a los pagos.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Quiero dar la bienvenida a la delegación, ya que para nosotros es un gusto contar con su presencia y que planteen su problemática, sobre todo tratándose de un tema tan importante para la ciudadanía, como el del transporte colectivo.

Quisiera hacer algunas consultas, aunque ya estuve reunido con algunos integrantes de la delegación. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el período pasado estableció un boleto estudiantil gratuito para todos los estudiantes de 1º a 6º, lo que constituye un costo muy importante para el país, pero también una inversión, ya que estamos hablando de la posibilidad de que los gurises se eduquen.

Tengo entendido que se transportan cerca de 55.000 niños y jóvenes en el interior del país. En realidad, Montevideo tiene una política de transporte colectivo que empezó en 1990, que tiene una fuerte presencia de la Intendencia, quizás porque tiene más espalda desde el punto de vista presupuestal. Esta Intendencia fue la primera en subsidiar el boleto en general y luego comenzó a subsidiar el boleto estudiantil. En realidad, cuando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no subsidiaba el boleto estudiantil gratuito, la Intendencia subsidiaba el 50%. Por lo tanto, los que éramos estudiantes en aquella época tuvimos la posibilidad de obtener ese beneficio y mejorar una parte del acceso a la educación.

La consulta que quiero realizar es muy concreta. Ustedes dicen que tienen un costo por transportar los pasajeros y que no es subsidiado por el Estado. En realidad, el Estado subsidia el 50% de los boletos estudiantiles, por lo que quisiera saber quién paga la diferencia. Lo que tengo entendido es que el estudiante paga una boletera y abona el 50% del importe, pero quisiera corroborar que realmente es así.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- En primer lugar, quiero agradecer la presencia de la delegación de Astrapin, que tiene una gran problemática e, inclusive, ha visitado las diferentes bancadas a fin de encontrar una solución. En lo personal, ya estuve reunido con los integrantes de la delegación, y en esa oportunidad me hablaron de la problemática que están atravesando.

Precisamente, me iba a referir al tema al que el señor diputado Caggiani hizo referencia.

Creo que hay varios aspectos que confluyen para que actualmente las empresas del interior estén en desventaja con las de Montevideo y la zona metropolitana. Inclusive, sé que tienen algunos problemas que no fueron mencionados. Por ejemplo, en varios departamentos todavía existe la jornada laboral cortada, por lo que los horarios de ida y vuelta de los trabajadores a sus hogares coincide con el de los estudiantes. Entonces, en algunos casos, además de la problemática que han expuesto, tienen que reforzar los servicios con unidades extra porque de lo contrario no lograrían cumplir con el tráfico de pasajeros.

Pero hay un tema que es central, y que refiere a lo manifestado por el señor diputado Caggiani. En realidad, hay una Resolución del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, fechada el 10 de abril de 2014 -que figura en las carpetas que nos repartieron-, en la que se refrenda un convenio firmado entre dicha Cartera y la Intendencia de Montevideo.

Por lo tanto, en el interior -ustedes pueden corregirme si me equivoco-, el 50% del costo del boleto estudiantil se subsidia a través de las Intendencias. Por lo tanto, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas envía los recursos a las diferentes Intendencias y estas lo entregan a las empresas, pero en Montevideo, el otro 50% -eso está claro en la Resolución del 10 de abril de 2014- es cubierto por Rentas Generales. Entonces, por un lado, se homologa el convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia de Montevideo y, por otro, con cargo a Rentas Generales se atiende el otro 50%, lo que totaliza un subsidio del 100%. Esto quiere decir que las empresas del interior quedan en una notoria desventaja frente al régimen de Montevideo.

Por lo tanto, la delegación que está presente tiene un gran problema porque, si no entendí mal, en el interior el 50% está siendo subsidiado por las pequeñas empresas y las cooperativas, y creo que ese es su reclamo principal.

Entonces, si todo esto es así, creo que las empresas del interior están viviendo una situación muy injusta, ya que muchas de ellas son cooperativas, como es el caso de Copay o de otras que están presentes en la comisión. Además, se trata de empresas pequeñas y medianas, y a este problema se le suma el hecho de que deben transitar por rutas que no están en el mejor estado, lo que provoca un costo en las unidades o su reposición.

Por lo tanto, me parece que la situación que plantean las empresas es realmente preocupante. Además, queda claro que hay una notoria desventaja en la atención que reciben las empresas de Montevideo y del interior de parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En ese sentido, creo que el tema es de recibo y que deberemos analizarlo en el seno de la comisión.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Ustedes hicieron referencia al promedio de entrega mensual de tarjetas, y me gustaría saber cómo evolucionó la venta de boletos en el mismo período. Hago esta pregunta porque cualquier sistema paramétrico, junto con el fideicomiso del gasoil y el subsidio del 50 % del boleto estudiantil está inyectando una serie de recursos a un sistema que integralmente debe ser sustentable. Por supuesto, eso no quiere decir que el conjunto de las líneas o los sectores que viajen en ellas amorticen de la misma forma el gasto. Sin duda, puede haber una empresa que tenga líneas de corta distancia que sean rentables y que tenga otras, de medio o largo alcance, que no lo sean, pero eso hace al sistema de transporte; si no fuera así, hablaríamos de un sistema con partes positivas y rentables, y con otras de las que no se haría cargo nadie.

Entonces, con esta gráfica del promedio de entrega de subsidios, quisiera saber cómo creció la venta de boletos. La pregunta es si no se habrá incorporado al sistema un núcleo de pasajeros que antes no accedía al sistema de transporte y si existe en cada una de las intendencias, donde van los recursos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, un sistema paramétrico de análisis del valor del boleto del lugar, porque no debe ser lo mismo en Colonia que en otros lugares que ustedes representan.

Quizás se esté haciendo una distribución de recursos que no sea justa.

También me interesaría saber -después lo veremos en la Comisión- cómo pesan esos subsidios y cómo impactan en las empresas en términos de ventas de boletos y en la ecuación con esa paramétrica.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Voy a hacer una pregunta referida a las intendencias y al rol que estas juegan o deben jugar.

En algunos departamentos, las empresas de transporte tienen beneficios fiscales o exoneración de contribuciones o de patentes; en otros lugares, hay empresas que tienen de parte de la Junta Departamental declaraciones de interés departamental, por lo cual también tienen beneficios. Me gustaría saber si esto se da en todas las intendencias. Soy de Durazno y en mi departamento esto se da con la empresa Nossar.

Ese sería un buen camino a explorar porque se obtienen beneficios importantes de acuerdo con la cantidad de vehículos que tienen las empresas y los padrones donde tienen sus talleres y sus oficinas.

SEÑOR DEL PINO (Álvaro).- En el interior antes era así: el estudiante pagaba el 50% y el otro 50% lo subsidiaba la empresa. Eso nos pasó hasta el año 2002. Una consultora que contrató la intendencia de aquella época, año 1998, realizó un estudio -veníamos con pérdidas en el servicio urbano- y aconsejó que la misma se debía hacer cargo de ese otro 50%. Esto sucedió hasta que salió esta nueva legislación por la que se paga el 50% correspondiente al estudiante.

Lo que ocurre es que con el fideicomiso no se ve reflejado el aumento del boleto de plataforma sino que se ha visto retraído porque aquel estudiante que antes pagaba el 100% del boleto, porque no estaba comprendido en la franja etaria, ahora sí lo está, entonces perdimos ese boleto.

Cuando tuvimos la reunión con Setelich, él nos contestó que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hoy paga ese 50% que antes pagaba la familia de su peculio para que sus hijos concurrieran a estudiar en secundaria y bachillerato; entonces, ese porcentaje hoy lo paga la comunidad.

Yo tengo treinta y tres años de trabajo en la cooperativa y antes vendíamos 30.000 boletos por día y llevábamos a 400 estudiantes; los 30.000 boletos subsidiaban los

boletos de los estudiantes. Hoy estamos vendiendo 6.000 boletos por día de plataforma y llevamos a 2.500 estudiantes gratis. Cambió el entorno. Esta respuesta del Subsecretario es para aquella época; no se encuadra en la situación que estamos viviendo hoy.

Antes se aplicaba una paramétrica en cada suba, pero cuando se empezó a aplicar el fideicomiso del gasoil -hablo del caso de Paysandú- el valor del boleto se vio retraído. De cualquier manera, en el año 2002, como cooperativa estuvimos al borde de la quiebra; si aguantó fue por el sistema.

En 2005, cuando cambió el gobierno departamental en Paysandú se trató de analizar la situación de Copay. En aquella época teníamos un boleto a $ 12, la intendencia nos otorgó un 5% de subsidio y pudimos rebajar el boleto a $ 10; de $ 1 se hizo cargo la intendencia y de $ 1 se hizo cargo Copay. Ahí fue que Copay llegó a empatar la situación: se vio incrementada la venta de boletos y pudo mantener durante casi cuatro años el mismo precio. De todas maneras, hoy nos corre en desventaja el hecho de que si aplicamos la paramétrica de esos $ 10, el boleto tendría que estar en $ 24. Nunca más pudimos aplicar la paramétrica.

En Paysandú, entre boleto cortado de plataforma, minusválidos, jubilados y estudiantes, son cerca de 9.000 o 10.000 personas que se trasladan todos los días. Esto se lo planteamos a la intendencia que va a asumir y estamos esperando saber qué recursos podremos lograr.

En cuanto al subsidio que mencionaba el señor diputado Tierno, el año pasado logramos que no se nos cobre la contribución inmobiliaria de los padrones que tenemos en Paysandú. También estamos haciendo publicidad en los laterales de los coches y tampoco se nos cobra el impuesto a la publicidad móvil. Todo esto, junto con algunas contraprestaciones que devolvemos a la Intendencia, por concepto de llevar a escolares de los CAIF, nos está dando un 3,5% de subsidio de boleto vendido. En realidad, tendríamos que llegar a un 10% de subsidio y conseguir el 100% del boleto estudiantil. En ese caso nivelaríamos la balanza: si bien no pasaríamos a ganar, no se daría la pérdida del servicio.

SEÑOR VELLUTI (Leonardo).- En cuanto a cómo influyó el abono gratuito en el flujo de pasajeros, es verdad que el ómnibus no va vacío, pero hemos notado que se ha perdido el boleto común, que es el que más le sirve a la empresa porque paga el 100%. Las empresas estiman que un 30% de ese boleto se perdió, o sea que la compensación que reciben las empresas no cubre el costo de realizar el servicio. El que sí aumentó fue el abono gratuito.

También ha pasado que muchas empresas del interior, que son departamentales, están compitiendo con empresas interdepartamentales. Por ejemplo, nosotros hacemos las líneas Colonia-Rosario, Colonia-Nueva Helvecia, entonces competimos con la empresa que va de Colonia a Montevideo. Ocurre que el abono gratuito y los escolares viajan con las empresas departamentales, pero el pasajero que paga el 100% -que no quiere la molestia de hacer tantas paradas en la ruta- viaja con las empresas interdepartamentales, entonces se pierde el pasajero 100% y lo que queda para las empresas departamentales es el boleto social, es decir, estudiantes -que pagan el 50%- y los escolares. Esto hace que las empresas no sean rentables y que hoy estén decidiendo si van a seguir la línea, si la entregan o dependen de que la intendencia de turno les subsidie el servicio. Esta es una realidad que se está dando mucho en todo el interior.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Sería bueno para la Comisión contar con insumos como la información de la evolución de los sistemas de paramétricas en los últimos años, porque no debe ser en todos lados iguales. De esa manera tendremos

elementos más científicos para saber cómo se mide, cómo evoluciona y cómo impacta la venta de boletos. Esta información más el subsidio del combustible y el subsidio del Estado a nivel nacional nos permitirá saber cómo fue el comportamiento según los problemas de mercado y saber en qué resolución se basa esa disposición particular por la que los ómnibus interdepartamentales particulares no levantan estudiantes. Así podremos valorar las situaciones que están planteando tan dramáticamente. Es la devolución del sistema paramétrico de los últimos años.

SEÑOR VELLUTI (Leonardo).- Es difícil conseguir la información de todas las empresas del interior; se trata de empresas muy pequeñas, muchas veces los propietarios trabajan en los ómnibus. Por eso cuando queremos hacer una reunión, se nos hace imposible concretarla porque no pueden venir.

Podemos conseguir la información de alguna empresa con o para extrapolarla con la realidad del interior; cuando hablamos de esto, las quejas de las empresas son las mismas.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Estoy de acuerdo con el planteo de la delegación, sobre todo con la necesidad de que el Estado siga promoviendo un uso eficiente del transporte, que las empresas puedan ser sustentables y que además puedan brindar un buen servicio a la ciudadanía, que es lo principal.

Comparto lo que decía el señor diputado Martín Tierno en cuanto a que en el transporte departamental hay un aspecto fundamental: el papel el organismo regulador, en este caso, la intendencia. Pero en muchos departamentos prácticamente no existe, y más allá de otorgar el permiso de las líneas no juega un papel muy importante. En ese sentido, más que establecer una política de transporte tendríamos que fortalecer, sobre todo, el funcionamiento de los organismos reguladores departamentales.

Respecto al planteo de aumentar el subsidio -un aporte importante que podría hacer el Estado-, debería haber un compromiso de la contraparte. Entiendo que el subsidio del 50% de los boletos no se calcula sobre el viaje realizado, porque la mayoría de las empresas de transporte colectivo de pasajeros del interior del país no tienen una máquina expendedora de boletos electrónica o hay muy pocas. Decía que tendría que haber un compromiso por parte de las empresas en invertir en un software como para que esos boletos no sean solamente para los pasajeros transportados sino también para los cincuenta boletos que creo se subsidian. Por ahí habría un camino de entendimiento, en caso de que el Poder Ejecutivo o la Comisión de Presupuestos entiendan que el subsidio sea equitativo y recaiga sobre los pasajeros transportados que es lo que la delegación reclama. Además, quienes controlamos el destino de los dineros públicos queremos que así suceda.

No sé si este aspecto se ha planteado, pero me parece que es oportuno que lo hagan. Es un consejo; me parece que es importante que al reclamar un subsidio la empresa también se comprometa a hacer las inversiones necesarias a efectos de que el subsidio se destine a los pasajeros.

SEÑOR RUIZ (Daniel).- Respecto a lo que decía el señor diputado, no es que el estudiante solicite un abono y la empresa lo otorgue. Secundaria, el liceo o la UTU correspondientes envían una lista de estudiantes y cuando vienen a solicitarlo, se coteja que figura en la lista.

Nuestra empresa, en Minas, no tiene beneficios tributarios por parte de la intendencia, por ejemplo, en la contribución inmobiliaria o en la patente.

SEÑOR DEL PINO (Álvaro).- En Paysandú el sistema funciona con un carné de estudiante y además la empresa otorga una tarjeta con cincuenta viajes y para su renovación debió haberlos usado. Pero además al estudiante se le exige su cédula y el certificado de la institución que avala que sigue concurriendo. La empresa traslada toda esta información a la intendencia a través de una declaración jurada que se hace mes a mes. Asimismo, nuestra cooperativa debe comprobar que está auditada.

Entonces, si hay que mejorar el manejo de los recursos con la implementación de un software, veremos la forma; para nuestra empresa eso no es problema. Está bien que cada empresa cobre por los pasajeros que transporte.

SEÑOR OTERO (Néstor).- La delegación que nos visita representa a varios departamentos.

¿Qué relación hay en el precio del boleto entre los departamentos? ¿Qué costo tienen los boletos por ejemplo en Colonia, Paysandú? ¿Quién lo fija? ¿Existe un criterio uniforme por parte de las intendencias, según los recorridos, según sea la distancia corta o larga, urbanos o suburbanos?

SEÑOR RUIZ (Daniel).- Como expliqué, los costos se rigen de acuerdo a una paramétrica. Posteriormente, cuando se obtuvo aquel beneficio con la Intendencia no pudo aplicarse más. De cualquier manera, cuando hay una suba, tenemos que solicitarla a la dirección de tránsito municipal que lo evalúan y autorizan si podemos aumentar o no.

En Paysandú el sistema con el que hasta el año pasado nos manejábamos era con los boletos urbanos y suburbanos; en Copay, viendo la problemática -generalmente, quienes más utilizan el ómnibus como medio de transporte son los integrantes de familias carenciadas- rebajamos $ 3 el boleto suburbano: tendría que cobrarse $ 21 y lo cobramos $ 18.

En todos los departamentos se dan situaciones diferentes, porque cada uno tiene su idiosincrasia política; además se rigen de acuerdo a la regulación que de estos servicios aplican sus intendencias.

Nuestra cooperativa nació en la intendencia, en 1953 mediante un aval. Entonces, siempre dependimos de la intendencia y a su vez, esta de nosotros. Por más que se cambie la política de la administración, es un servicio brindado en conjunto. Por eso, en Paysandú hemos gozado de otras facilidades, pero ahora tenemos este problema con el boleto estudiantil. No podemos aplicar la paramétrica porque hicimos esa rebaja y no podemos cobrar el precio real; para nosotros no sería rentable subir el precio del boleto a ese valor.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Cada vez que ustedes quieren subir el precio del boleto pierden clientes y por eso no pueden aplicar la paramétrica.

¿Qué ocurre en los demás departamentos?

SEÑOR DEL PINO (Álvaro).- En lo que tiene que ver con líneas departamentales, interdepartamentales regionales, casi todas las empresas optan de acuerdo a la resolución del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Cuando el Ministerio aumenta las tarifas, las empresas departamentales también. Por lo general, las intendencias no cuentan con una repartición especializada en transporte que conozca como el Ministerio. Entonces, las intendencias delegan estas cuestiones en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y cuando aumenta el precio del boleto por decreto, las intendencias departamentales también lo aplican.

Asimismo, como muchas veces competimos con las empresas interdepartamentales, el precio tiene que ser parecido.

SEÑOR OTERO (Néstor).- El boleto urbano en Paysandú cuesta $18 ¿En Minas?

SEÑOR RUIZ (Daniel).- $19.

SEÑOR OTERO (Néstor).- ¿En Colonia?

SEÑOR RUIZ (Daniel).- Nuestra empresa no se dedica al transporte urbano. Pero durante mucho tiempo el precio del boleto no se aumentó y después por gestiones que hicieron las empresas con la intendencia -había dos empresas compitiendo y una quería aumentar pero la otra no- se aumentó el valor, pero está por debajo.

Por ejemplo, en el caso de Minas, en oportunidad del último incremento, solo aplicamos la mitad de ese aumento en el abono, para que no pesara tanto en el bolsillo de la gente que depende del ómnibus que, en general, son domésticas y trabajadores con sueldos bajos.

SEÑOR OTERO (Néstor).- ¿Cuál es el costo?

SEÑOR RUIZ (Daniel).- El boleto cuesta $ 19. Yo me refería al abono.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- El Estado, en acuerdo con el Congreso de Intendentes, apunta al fortalecimiento institucional a través del Fondo de Desarrollo del Interior. Es cierto que el subsidio y el incremento del valor del boleto no pueden ser al tanteo, sino que deben tener un análisis más científico. Ustedes manejan su experiencia. La transferencia de recursos del Estado, sea nacional o de gobiernos departamentales, y lo que resulta de su experiencia es distinto; lo cierto es que se debe llegar a conocer cuál es el valor del boleto desde el punto de vista científico, cuál es la ecuación que permita mantener el transporte de la gente, renovar la flota, amortizar los insumos, ya sea mano de obra u otros.

Lo que planteo es que no sería incorrecto plantear esto al Congreso de Intendentes porque hay recursos del FDI para destinar al fortalecimiento institucional, si se conocen las paramétricas. Ese no es un problema de ustedes; cuando el Estado brinda un subsidio debe conocer las paramétricas. La competencia de fijar el valor del precio del boleto del transporte colectivo de pasajeros urbano, decididamente, es de las Intendencias. Digo esto porque nosotros recibimos el planteo y veremos cómo lo analizamos, pero el actor Intendencia no puede ser sustituido. Capaz que hay aspectos vinculados a las nuevas tecnologías, a la incorporación de información de calidad, al procesamiento de esa información que permita decir que hay una pérdida en el sistema de determinada cantidad de dinero, que permita cuantificarla y demostrarlo de manera de ver cómo se hacen jugar los subsidios. Para nosotros es muy difícil plantear que un subsidio es justo si no tenemos un respaldo científico. El planteo puede ser absolutamente justo; capaz que la vida nos demuestra que lo es, porque, por ejemplo, cierran cinco empresas y entonces vamos a decir: "¡Viste qué justo era!". No estoy planteando eso. No podemos pedir subsidios al Estado sin tener una contraparte de información de calidad, que Uruguay necesita cada vez más. Tal vez, tendríamos que ver si el fortalecimiento institucional de la Intendencia para construir la paramétrica a fin de saber si recursos del FDI pueden destinarse a un subsidio también debe ser parte de nuestra discusión, buscando una alternativa que permita un sistema para el interior que, efectivamente, no es lo mismo que en la zona metropolitana, porque es mucho más disperso, tiene aglomeraciones de población mucho más chicas y porque se extendió el uso de la moto y otros vehículos, cuestión que hay que tener en cuenta hasta por un problema ambiental.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Tengamos en cuenta la relevancia del Congreso de Intendentes en este tema para contar con una paramétrica y con uniformidad en este tipo de cosas. Como decía el señor diputado De los Santos, la Intendencia es la que fija el precio del boleto. Hay que considerar los gastos de cada departamento, de cada unidad, de la amortización de flota y de los costos de cada empresa; habrá que estudiarlo. Sería bueno que por lo menos a nivel nacional estuviera científicamente comprobado el costo de mantener todo eso operativo, con un margen de ganancia razonable. Eso es lo que tendríamos que lograr.

SEÑOR DEL PINO (Álvaro).- Está bien lo que dicen con respecto a la Intendencia, pero sería bueno que fuera en términos razonables, porque la política que aplicó la Intendencia de Salto nos perjudicó totalmente al fijar el precio del boleto en $ 6. Los que somos de los departamentos linderos fuimos afectados por esta medida. Inclusive, fuimos golpeados por la prensa porque no se entendía por qué pedíamos subsidio si en Salto el precio del boleto era de $ 6.

SEÑOR OTERO (Néstor).- La política de la Intendencia de Salto fue de un enorme subsidio al boleto, que trajo este tipo de problemas, es decir, perjudicó a los departamentos vecinos.

SEÑOR RUIZ (Daniel).- Quería comentar lo de Salto, pero ya se me adelantaron.

Además, quería decir que en el caso de Minas, la Intendencia hace una paramétrica.

SEÑOR DEL PINO (Álvaro).- Toda esta problemática ya fue planteada en el Congreso de Intendentes. En setiembre de 2014 tuvimos una reunión y se acordó formar una Comisión a la cual iban a invitarnos como miembro adjunto, pero quedó *stand by*. Estamos esperando las nuevas administraciones para ver si podemos llegar nuevamente al Congreso y volver a plantear el mismo tema. Tenemos miedo de que se vote el presupuesto y otra vez quedemos afuera.

Así que venimos un poco huérfanos, a veces, un poco a tientas y a locas, tratando de concientizar lo máximo posible a la parte política sobre este asunto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como ustedes habrán advertido, este es un tema de enorme preocupación para los señores legisladores. Inclusive, en la última visita que realizó el señor Ministro a la Comisión se le consultó con relación a cuál era la política que se venía aplicando por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas al respecto y sobre el subsidio al boleto estudiantil.

Por lo tanto, como bien se transmitió por parte de algunos integrantes de la Comisión, este será uno de los temas que en los próximos días estaremos abordando, teniendo en cuenta la información que ustedes han vertido en la tarde de hoy, los documentos que nos dejan y conociendo la opinión del Ministerio, en un momento particular, como bien lo decían, como es la etapa de elaboración del presupuesto. Seguramente, generaremos las instancias en esta Comisión para discutir e intercambiar entre nosotros y ver cuál será la postura para poder asesorar, si así lo amerita, al plenario de la Cámara.

Agradecemos su presencia en esta Comisión. Sabemos que tienen otras entrevistas en otras comisiones.

SEÑOR VELLUTI (Leonardo).- Quería informar que en lo que respecta al abono gratuito por parte del Ministerio, a las empresas departamentales y a las urbanas se les da una bonificación del 50%, pero a las interdepartamentales regionales, que son las que no llegan a Montevideo se les da un 70%. Nunca entendimos por qué existe esa diferencia entre las departamentales y las interdepartamentales regionales. Es más o

menos lo mismo; en un caso, el trayecto es de una ciudad a otra dentro del mismo departamento y, en el otro, es entre ciudades de departamentos vecinos.

En una ocasión, en el Ministerio nos dijeron que esto era así porque en el caso de las líneas interdepartamentales el Ministerio tiene competencia, y la línea departamental es cuestión de la Intendencia. Para las empresas es lo mismo y las departamentales se ven perjudicadas, porque tienen un 50%; si cruzaran a otro departamento tendrían un 70%. No entendemos la razón de esa diferencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias.

(Se retira de Sala la delegación de representantes de empresas de transporte de pasajeros del interior del país)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

≠